

第 4 回検討会議における委員意見の反映状況

No.	委員名	第 4 回検討会議における委員意見	対応
1	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	「2 本県の地域公共交通の課題」と「3 持続可能な公共交通ネットワーク構築のための方向性」の間に、他県の取組事例を入れた方がいいのではないかと。	【P 6～8】 以下の項目を追加 3 他県等における取組事例 (1) 生活圏ごとの一体的な公共交通網の整備（鳥取県） (2) まちづくりと一体となった公共交通網の構築（宮崎県）
2	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	「3 (1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について」ここで明記すべきことは、鉄道と高速バス、路線バスの整合を図っていくということである。素案では、鉄道と路線バスに偏った方針になっている。	【P 8】 『鉄道や高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの交通手段について、適切な役割分担を行い、相互の連携がとれた公共交通ネットワークを構築することが必要』と記載。
3	(公社)岩手県バス協会 伊藤委員	県のマスタープランの策定に当たっては、福祉の視点をもっと入れ込んでいかなければならないのではないかと。課題の中にもあるとおり、これからの少子高齢化社会の進展の中で、特に福祉の視点で交通をどう描いていくのかというのが重要な観点だと思う。	【P 8】 『また、まちづくりや観光振興、地域振興、さらには健康、福祉、教育、環境の様々な分野と連携し、総合的な視点から公共交通ネットワークを構築することが重要である。』と記載。 また、岩手県網形成計画策定に当たっては、当該事項について留意し、施策・事業等について検討する。
4	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	「3 (1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について」において、観光について、一市町村で取組むのは難しいが、観光客は広域で移動しているので、観光を含めた地域産業振興という視点もここで謳って欲しい。	【P 8・P15】 「4 (1) 持続可能な公共交通ネットワークの再構築について」において、『また、まちづくりや観光振興、地域振興、さらには健康、福祉、教育、環境の様々な分野と連携し、総合的な視点から公共交通ネットワークを構築することが重要である。』と記載。 「5 (1) 公共交通ネットワークの設計」において、『特に観光に係る移動は、一市町村にとどまらず広域にわたることから、観光振興との連携が重要』と記載。

No.	委員名	第4回検討会議における委員意見	対応
5	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	「3 (2) ①広域生活圏における公共交通ネットワークの構築」、「広域生活圏における」と記載してあるが、「県全域及び広域生活圏における」とした方がいいのではないか。岩手県全体の移動もあるため、広域生活圏だけでなく、その部分が落ちてしまう。	【P 9～10】 意見どおり修正。 『通院や買い物等による各地域から盛岡市への移動など、広域生活圏を越える移動も相当程度あることから、広域生活圏における公共交通ネットワークを構築するとともに、全県的な視点で公共交通ネットワークを構築していく必要がある。』と記載。
	岩手県交通(株) 伊壺委員	沿岸地区から盛岡地区の病院まで通院する方もいるので、全県の視点も必要である。	
6	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	交通のみを階層型にすることはできない。拠点となるまちが形成されなければ、階層型交通ネットワークは実現できないため、まちづくりとの整合・連携について記載してもらいたい。	【P 10～11】 『また、階層型交通ネットワークの構築のためには、広域接続拠点に繋がる地域内公共交通における拠点の設定が必要となることなどから、公共交通とまちづくりが連携し、一体となって進めていくことが重要である。』と記載。 まちづくりと公共交通の連携の例として、北上市の事例を掲載。
7	岩手県交通運輸産業労働組合協議会 佐藤浩之委員	一番のポイントは交通結節点(乗換場所)の整備である。今あるバス停で乗換えるだけでは、利便性の向上は図れない。例えば交通結節点をコミュニティセンターや集会所、公民館などでの乗換場所をつくるのがポイントである点も補足的に記載した方がいいのではないか。	【P 11】 『地域内公共交通における接続拠点の設定にあたっては、バス停などの公共交通の機能だけでなく、スーパーなどの商業施設やコミュニティセンターなどの交流施設などの機能を合わせ持つ場所とすることが望まれる。』と記載。
8	岩手県交通(株) 伊壺委員	役割分担という部分をもう少し掘り下げ、具体的に記載した方がいいのではないか。路線バスはどこまでやればいいのか。路線バス以外のところはどのようにしていくのかということを実際に考えるべき。	【P 12】 『路線バスからコミュニティバスやデマンド交通への転換の必要性等』の記載を追加。具体的な役割分担については、岩手県地域公共交通網形成計画の策定に当たり、関係者間で検討していく予定。

No.	委員名	第4回検討会議における委員意見	対応
9	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	ノウハウを共有することや体制づくりに繋げるなど、効率性だけでなく、みんなで共通に動けるようなモニタリング指標を1つ持って、その数字をみんなで見て、やはりこういう交通ネットワークは必要であると話し合える場づくりのための情報共有とすべきではないか。	<p>【P11～14】</p> <p>「3 (3) 公共交通ネットワークの効率化」の項目を削除し、</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>3 (2) 公共交通ネットワークの再構築に係る基本的な考え方</p> <p>① 全県及び広域生活圏における公共交通ネットワークの構築</p> <p>② 階層型交通ネットワークの構築</p> <p>③ <u>客観的データに基づく路線評価</u></p> <p>④ <u>路線評価に基づく公共交通ネットワークの改善</u></p> <p>⑤ 公共交通資源の有効活用</p> </div> <p>と構成を修正の上、②及び③に記載していた「路線の効率化」という文言を見直し。</p> <p>「持続可能な公共交通ネットワーク再構築の方向性概念図」における表現を修正。</p>
	(公社)岩手県バス協会 伊藤委員	評価指標や効率化については評価が低いところや効率が悪いところについては切り捨てられてしまうのではないかというイメージが強いため、やわらかいニュアンスの言葉にした方がいいのではないか。	
	岩手県交通運輸産業労働組合協議会 佐藤浩之委員	効率化という言葉の印象が良くない。県の考え方として、皆で共有できる指標・数値で見直しをしていくものであるが、詳しく知らない人は、効率化によって切り捨てられるという印象をもち、誤解されるのではないか。	
	北上市 高橋委員	効率化という項目については、いらぬのではないか。全部カットしてしまってもいいのではないか。	
10	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	「4 (1) 公共交通ネットワークの設計」で、全県のマスタープランを法定計画として策定するというよりは、市町村単位の法定計画では落ちてしまう視点を全県のプランでフォローするということを明記すべき。	<p>【P15】</p> <p>『岩手県地域公共交通網形成計画については、市町村が策定した地域公共交通網形成計画では網羅できない全県及び広域生活圏における移動を確保するという視点で策定するとともに、市町村との連携を密にし、地域の実情に応じたものとする必要がある。』と記載。</p>

No.	委員名	第4回検討会議における委員意見	対応
11	葛巻町 鈴木委員	市町村によって抱えている課題は大きく異なることから、県で時間をかけながら、それぞれの市町村に踏み込んで、課題や問題を拾い上げていくべき。	<p>【P15】</p> <p>『岩手県地域公共交通網形成計画については～（略）～市町村との連携を密にし、地域の実情に応じたものとする必要がある。』と記載。</p> <p>とりまとめには記載しないが、法定協議会に地域別部会を設置し、市町村と意見交換会できる場を設定する。</p>
	公募委員 小笠原委員	市町村や地域によって温度差があるものに対し、県が一方的にこうすべきだと押しつけるのではなく、地域に沿った問題点を踏まえた網形成計画にして欲しい。	
	東北運輸局 藤澤委員	実際に市町村からの意見をこまかく聞きながら、網形成計画を策定していく必要がある	
12	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	全てに整合を図るとするのは無理であり、市町村を縛ってしまうことになるため、そうではなく、整合性を探るといような表現にして欲しい。	<p>【P15】</p> <p>「整合性を図る」とは「整合性が取れた状態になるよう工夫し、努力する」ものであることから、当初どおりの記載とする。</p>
13	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	「4（2）公共交通ネットワーク構築の推進体制」において、各広域生活圏域だけでなく県全域での検討体制・推進体制も必要であるので、その点も明記すべき。	<p>【P16】</p> <p>『県全体の公共交通ネットワークを総合的に検討する体制を整備するとともに、各広域生活圏において具体的な公共交通ネットワークの改善等を検討する体制を整備することが必要』と記載。</p>
14	岩手県北自動車㈱ 松本委員代理・鈴木副社長	ICカードとバスロケーションシステムについて1つの市町村での導入はなかなかハードルが高く、事業者だけでも金額が大きく導入が難しい。岩手県が早めにICカードやバスロケーションシステムに対しての補助についてのメッセージを出してもらえると自治体の検討も進みやすくなるのではないかと。	<p>【P16】</p> <p>「5（3）公共交通ネットワーク構築のための施策等」において、「②ICカードやバスロケーションシステムなどの設備整備」の項目を追加。</p>
	NPO いわて地域づくり支援センター 若菜委員	ICカードやバスロケーションシステムのハード整備の部分は市町村レベルでなく、県レベルでないと難しい。効率化するには、ある程度のハード整備も必要。	

No.	委員名	第4回検討会議における委員意見	対応
15	北上市 高橋委員	公共交通の使い勝手を良くする一方で、もう一つの取組みとしてマイカーをどうマネジメントしていくのかというモビリティ・マネジメントを両輪で実施しなければ成功しないことから、方向性の中にその旨記載すべき。	【P17】 「5(3) 公共交通ネットワーク構築のための施策等」の中に「④ モビリティ・マネジメント等による利用促進」の項目を追加。
16	岩手県北自動車㈱ 松本委員代理・鈴木副社長	特にも利用状況が厳しい幹線路線については、来年度、利用促進やモビリティ・マネジメントについてPDCAを回していく必要がある。場合によってはそれを公開し、どういうことが行われており、どのような状況であるのかをきちんと示すというような具体的な取組を方向性に入れていくのがいいのではないか。	【P17】 『なお、利用者数が少なく維持が困難な幹線路線については、平成32年度の国庫補助の被災地特例の終了などを見据え、岩手県地域公共交通網形成計画策定と並行して、利用促進の取組を実施することが望ましい。』と記載。
17	岩手県交通㈱ 伊壺委員	網形成計画をつくるに当たって、バス事業者や市町村、国や県が協調して取り組んでいくことになるが、利用者はどうなのかという視点も必要なのではないか。	【P17～18】 『また、地域の支えなくして地域公共交通を維持していくことは困難であることから、日頃から住民に公共交通の状況などについて知ってもらうなどして、「自分たちが支えていかなければ」と感じもらえる工夫が必要である。その際には、ただ危機意識をあおるだけでなく、愛着や親しみを持ってもらうよう取り組む必要がある。』と記載。 また、「おわりに」において、利用者の役割について記載。
18	岩手県交通運輸産業労働組合協議会 佐藤浩之委員	各広域生活圏で議論する前にワーキングを設置し、ある程度の意見交換をしながらやっていく必要がある。	とりまとめには記載しないが、法定協議会にワーキンググループを設置する。